Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5526

12. 09. 96

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)

a) zu dem Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/3883 –

b) zu dem Entschließungsantrag der Fraktion der SPD
– Drucksache 13/3886 –

zu der Großen Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Peter H. Carstensen (Nordstrand), Wolfgang Dehnel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Horst Friedrich, Dr. Klaus Röhl, Lisa Peters, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.
– Drucksachen 13/1842, 13/3370 –

Der Kombinierte Verkehr als Mittel zur Vernetzung der Verkehrsträger

A. Probleme

Um den Zuwachs des Straßengüterverkehrs zu bewältigen, müssen Anstrengungen unternommen werden, um die Kooperation und Vernetzung der Verkehrsträger auf allen Ebenen zu fördern, u. a. mit dem Ziel, möglichst große Anteile des Straßengüterverkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagern zu können. Dafür eignet sich in besonderem Maße der sog. Kombinierte Verkehr als Mittel zur Vernetzung der Verkehrsträger. Es gilt daher, dessen Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Straßengüterverkehr zu erhalten und zu stärken.

B. Lösung

Die Antragsteller fordern in ihren Entschließungsanträgen eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung des Kombinierten Ver-

kehrs. Dabei geht es um verschiedene Maßnahmen auf EU-Ebene, beispielsweise die Freistellung von Vor- und Nachlaufverkehren des Kombinierten Verkehrs von Straßenbenutzungsgebühren sowie eine schnelle Harmonisierung der Kontrollpraxis, ferner eine Verbesserung der finanziellen Rahmenbedingungen im Güterverkehr zugunsten der Schiene und des Kombinierten Verkehrs sowie verbesserte ordnungspolitische Rahmenbedingungen zugunsten des Kombinierten Verkehrs.

Der Ausschuß empfiehlt Ablehnung der Anträge.

Mehrheit im Ausschuß

C. Alternativen

Annahme der Anträge.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Antrag – Drucksache 13/3883 – abzulehnen,

b) den Antrag – Drucksache 13/3886 – abzulehnen.

Bonn, den 26. Juni 1996

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst	**Roland Richter**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Roland Richter

I.

Der Deutsche Bundestag hat die Anträge auf Drucksachen 13/3883 und 13/3886 in seiner 89. Sitzung am 29. Februar 1996 im Zusammenhang mit der Beratung der Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage der Koalitionsfraktionen „Der Kombinierte Verkehr als Mittel zur Vernetzung der Verkehrsträger" (Drucksachen 13/1842, 13/3370) federführend an den Ausschuß für Verkehr sowie den Antrag Drucksache 13/3886 mitberatend an den Ausschuß für die Angelegenheiten der Europäischen Union überwiesen.

Der Ausschuß für die Angelegenheiten der Europäischen Union hat am 26. Juni 1996 den Antrag Drucksache 13/3886 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD, der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die Gruppe der PDS abgelehnt.

Der Ausschuß für Verkehr hat die Anträge in seiner Sitzung am 26. Juni 1996 beraten. Er lehnte den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 13/3883) mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS ab. Der Antrag der Fraktion der SPD (Drucksache 13/3886) wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS bei Enthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

II.

In dem Antrag der Fraktion der SPD (Drucksache 13/3886) wird davon ausgegangen, daß der prognostizierte Zuwachs des Straßengüterverkehrs weder vom deutschen Straßennetz noch von den Menschen und der Umwelt zu verkraften ist. Man müsse deshalb alle Anstrengungen unternehmen, um die Kooperation und Vernetzung der Verkehrsträger auf allen Ebenen zu fördern, um möglichst große Anteile des Straßengüterverkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagern zu können. Dies betreffe nicht nur den Kombinierten Verkehr Bahn/Straße, sondern auch Kooperationsformen von Binnenschiff und Straße sowie Road-to-Sea-Konzepte. In ihrem Maßnahmenkatalog fordert die Fraktion der SPD daher u. a., daß der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern möge, in Revisionsverhandlungen zur EU-Vignetten-Richtlinie sicherzustellen, daß Vor- und Nachlaufverkehre des Kombinierten Verkehrs von Straßenbenutzungsgebühren freigestellt werden können, auf europäischer Ebene nachhaltig auf eine schnelle Harmonisierung der Kontrollpraxis hinsichtlich der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten, der Vorschriften über den technischen Zustand der Fahrzeuge, der übrigen Sozialvorschriften usw. zu drängen, EU-Initiativen zur Anlastung externer Kosten im Straßenverkehr zu unterstützen, eine restriktive Kontingentierungspolitik gegenüber Drittländer beizubehalten usw. Wegen der Einzelheiten wird auf den Wortlaut des Entschließungsantrags verwiesen.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN verweist ebenfalls auf die starke Zunahme des Straßengüterverkehrs. Er habe sich gegenüber 1960 mehr als vervierfacht und werde sich bis 2010 erneut verdoppeln. Dies führe zu starken Belastungen von Menschen und Umwelt. Zugleich sei ein Niedergang der Bahn festzustellen. Der Gütertransportanteil der Bahn sei von fast 40 % 1960 auf rd. 13 % 1994 zurückgegangen. Gerade im Kombinierten Verkehr sei es der Bahn aber gelungen, ein stetig steigendes Aufkommen zu gewinnen. Allerdings stecke der Kombinierte Verkehr seit Anfang der 90er Jahre auch in einer Krise. Sie sei u. a. verursacht durch die mangelnde Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs im Vergleich zum Straßengüterverkehr sowie in Kapazitätsengpässen bei den Umschlagterminals. Aus diesen und anderen Gründen hält die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ein dreistufiges Netz im Kombinierten Verkehr für notwendig. Insbesondere fordert sie die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger im Sinne einer Internalisierung der externen Kosten und durch umfangreiche Fördermaßnahmen zugunsten des Kombinierten Verkehrs. Konkret fordert sie u. a., die finanziellen Rahmenbedingungen im Güterverkehr zugunsten der Schiene und des Kombinierten Verkehrs zu verändern, indem schrittweise die externen Kosten allen Verkehrsträgern angelastet werden, schrittweise Erhöhung des Dieselpreises, Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, Verbesserung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen zugunsten des Kombinierten Verkehrs durch verschärfte Tempolimits, Nachtfahrverbote usw. auf der Straße, ein Förderungsprogramm für den Kombinierten Verkehr, die Beschleunigung des Terminalbaus usw. Hinsichtlich dieser weiteren Einzelheiten wird auf den Wortlaut der Drucksache verwiesen.

III.

Die Fraktion der CDU/CSU erklärte, sie könne zwar einzelnen Punkten der Entschließungsanträge zustimmen. Es seien allerdings kaum neue Gesichtspunkte vorgetragen worden. In der vorliegenden Fassung könne man den Anträgen aber schon deshalb nicht zustimmen, weil teilweise ungerechtfertigte Kritik an der Bundesregierung geäußert werde, obwohl der Kombinierte Verkehr in Deutschland im Vergleich zu anderen EU-Staaten eine herausragende Rolle spiele.

Die Fraktion der SPD betonte demgegenüber, daß nicht nur Fortschritte in der europäischen Integration, sondern auch Veränderungen in Osteuropa alle Verkehrswachstumsprognosen zu Makulatur werden ließen. Daher brauche man eine grundlegende Kurskorrektur in der Verkehrspolitik. Der schnelle Aufbau integrierter Transportketten setze sowohl einen Abbau der nationalen und internationalen Wettbewerbsverzerrungen als auch eine gezielte Förderung der Infrastruktur voraus.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wies darauf hin, daß der Kombinierte Verkehr bis vor kurzem noch Zuwächse zu verzeichnen gehabt habe, aber seit Anfang der 90er Jahre stagniere und derzeit sogar zurückgehe. Dies liege an der mangelnden Wettbewerbsfähigkeit. Der Antrag der Fraktion der SPD bleibe zu sehr im Allgemeinen und ziele zu stark auf die europäische Ebene. Konkrete Maßnahmen wie die Einführung einer Ökosteuer oder einer tonnen- und kilometerbezogenen Schwerverkehrsabgabe fehlten. Dies sei in ihrem eigenen Entschließungsantrag (Drucksache 13/3883) konkreter gefaßt werden.

Die Gruppe der PDS stimmte beiden Anträgen zu, forderte aber, daß man genauer eingehen sollte auf die Differenzierung des Kombinierten Verkehrs, also rollender Verkehr, Container, Güterwaggons und Trailerzüge; dabei müsse man die extrem unterschiedlichen Auslastungsgrade zur Kenntnis nehmen.

Bonn, den 26. Juni 1996

Roland Richter

Berichterstatter

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333